REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

Honneur ï Fraternité ï Justice

é é é é ..

MINISTERE DE LœEQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

é é é é ..

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



RTA 13
ENQUETES
ET
ACCIDENTS

Edition Mars 2011.

Approuvé par la Décision du Ministre de lœquipement et des Transports

N°é é é é é .dué é é é é é é .

AMENDEMENTS

N°	Applicable le	Inscrit-le	Par

Sommaire

AVERTISSEMENT

L'enquête technique sur les accidents et les incidents d’aéronefs a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d’aviation civile ne doivent pas Servir à toute action administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités

1. Introduction

L'objet du présent RTA est de fixer les règlements pratiques pour la conduite de l'enquête technique sur les accidents et les incidents d'aéronefs et ce en application du Livre V du code de l'aviation civile Il renseigne les enquêteurs techniques sur les méthodes, pratiques et techniques pouvant être utilisées dans les investigations techniques sur les accidents et les incidents d'aéronefs.

Ce RTA est destiné aux enquêteurs techniques expérimentés et inexpérimentés, mais il ne remplace pas la formation et l'expérience dans les domaines des investigations techniques.

Il est approuvé par décision du ministre chargé de l'aviation civile et est actualisé en fonction des expériences vécues et des suggestions des différents utilisateurs.

2. Processus d'amendement du RTA 13 :

L'inscription des amendements apparaît dans les premières pages du RTA13 dans un tableau intitulé

« AMENDEMENTS ».

2.1 Processus de validation

Les différents utilisateurs peuvent faire des propositions d'amendements au présent RTA13 Ils les communiquent au Bureau des Enquêtes qui est chargé ensuite de les étudier. Une réunion périodique est organisée entre le Bureau des Enquêtes et les services émetteurs des propositions afin de les discuter et de les valider. Quinze jours avant cette réunion, un ordre du jour répertoriant l'ensemble des propositions faites est adressé aux participants. A l'issue de cette réunion, le Chef du Bureau des Enquêtes liste dans un procès verbal l'ensemble des propositions d'amendements qui ont été validés au cours de cette réunion. Ce procès verbal est adressé au Directeur Général de l'Aviation Civile pour validation.

2.2 Processus de mise en application

Une proposition d'amendement devient applicable à partir du moment où elle a été validée par le Directeur Général de l'Aviation Civile.

La date de mise en application d'une proposition d'amendement approuvée est celle de la lettre par laquelle le Directeur Général de l'Aviation Civile a approuvé les propositions d'amendements citées dans le procès verbal.

Le Bureau des Enquêtes enverra une copie de l'amendement à chaque personne détenteur du RTA 13 afin d'assurer sa mise à jour.

3. Législation nationale

Livre V du code de l'aviation civile Mauritanien

4. Documentation de référence de l'OACI

- Convention relative à l'aviation civile internationale et notamment son Annexe 13 ;
- Manuel de prévention des accidents (Doc. 9422) ;

- Manuel d'investigations technique sur les accidents et les incidents d'aviation (Doc. 9756)
- Manuel de compte rendu d'accident/incident (Doc. 9156) ;
- Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc. 9870) ;
- Manuel de la gestion de la sécurité (Doc. 9859) ;
- Manuel de médecine aéronautique (Doc. 8984) ;
- Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc. 9284) ;
- Circulaire relative aux directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation

 (Cir. 298) ;

- Circulaire relative à l'enquête sur les facteurs humains dans les accidents et les incidents (Cir. 240).

5. Domaine d'application

Les dispositions du présent RTA 13 :

- Les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire de l'État Mauritanien, compte tenu de la réglementation nationale et des dispositions prévues par l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- Les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile qui se sont produits en dehors du territoire de l'État Mauritanien impliquant un aéronef immatriculé en

Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le ministre chargé de l'aviation civile.

- Les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile pour lesquels la Mauritanie a accepté la délégation.

Les dispositions du présent RTA 13 qui concernent l'État de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé, et si l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation et exerce au regard du présent RTA, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'État d'immatriculation.

6. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent document, ont les significations suivantes:

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel:

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

- dans l'aéronef, ou

Åen contact direct avec une partie quelconque de lâaéronef, y compris les parties qui sâen sont détachées, ou

Ådirectement exposée au souffle des réacteurs, sauf sâil sâagit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par dâautres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et lâéquipage ont normalement accès; ou

b) lâaéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

Åqui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

Åqui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de lâélément endommagé, sauf sâil sâagit dâune panne de moteur ou dâavaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités dâailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou

c) lâaéronef a disparu ou est totalement inaccessible toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de lâaccident.

Note 2. ð Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que lâépave ait été repérée.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans lâatmosphère grâce à des réactions de lâair autres que les réactions de lâair sur la surface de la terre.

Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours dâun accident et qui:

a) nécessite lâhospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies; ou

b) se traduit par la fracture dâun os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez); ou

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions dâun nerf, dâun muscle ou dâun tendon; ou

d) se traduit par la lésion dâun organe interne; ou

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de

5 % de la surface du corps; ou

f) résulte de lâexposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

Causes. Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduisent à lâaccident ou à lâincident.

Compte rendu préliminaire. Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de lâenquête.

Conseiller. Personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête.

Enquête. Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et lôanalyse de renseignements, lôexposé des conclusions, la détermination des causes et, sôil y a lieu, lôétablissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur désigné. Personne chargée, en raison de ses qualifications, de lôorganisation, de la conduite et du contrôle dôune enquête.

Note. ð Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions dôenquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.

Enregistreur de bord. Tout type dôenregistreur installé à bord dôun aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

État de conception. État qui a juridiction sur lôorganisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur lôorganisme responsable de lôassemblage final de lôaéronef.

État de lôexploitant. État où lôexploitant a son siège principal dôexploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État dôimmatriculation. État sur le registre duquel lôaéronef est inscrit.

Note. ð Dans le cas de lôimmatriculation dôaéronefs dôun organisme international dôexploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent lôorganisme sont tenus conjointement et solidairement dôassumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un

État dôimmatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et lôimmatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux dôexploitation que lôon peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).

Etat dôoccurrence. État sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à lôexploitation dôun ou de plusieurs aéronefs.

Incident. Événement, autre quôun accident, lié à lôutilisation dôun aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de lôexploitation.

Note. ð Les types dôincidents qui intéressent particulièrement lôOrganisation de lôaviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Manuel de compte rendu dôaccident/incident (Doc 9156).

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent quôun accident a failli se produire.

Note 1. ð La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Note 2. ð Le Supplément C à lôAnnexe 13 et le Manuel de compte rendu dôaccident/incident

(Doc 9156) contiennent des exemples dôincidents graves.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Recommandation de sécurité. Proposition formulée par le service d’enquête sur les accidents de l’État qui a mené l’enquête, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Représentant accrédité. Personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État

7. Différences réglementaires par rapport à l’annexe 13

Chapitre 1er de l’annexe 13 : Définitions

- L’expression « Enquêteur désigné » est remplacée par l’expression « Enquêteur responsable » ;

- Le terme « enquête » est remplacé par « enquête technique » qui est l’expression mentionnée par le Code de l’aviation civile ;

- La définition de « Recommandation de sécurité » est la suivante : La recommandation de sécurité est une proposition formulée sur la base de renseignements résultants de l’enquête en vue de prévenir des accidents ou des incidents.

8. Financement des enquêtes

Les dépenses occasionnées par les enquêtes techniques (Frais de mission en Mauritanie et à l’étranger, expertises, analyses, essais, etc.) sur les accidents et les incidents sont à la charge du ministère chargé de l’aviation civile. Celui-ci peut demander à l’exploitant de l’aéronef, de l’aéroport ou du fournisseur de services de la circulation aérienne, de supporter une partie ou la totalité des frais occasionnés par l’enquête.

Conformément au Livre V du code de l’aviation civile .pour l’enquête technique sur les accidents et les incidents d’aéronefs, le ministre chargé de l’aviation civile peut décider de renoncer ou mettre un terme à l’enquête technique sur un accident ou incident lorsqu’elle risque d’entraîner des coûts disproportionnés par rapport aux résultats attendus ou en cas de non disposition des États d’immatriculation, de État de l’exploitant ou des États dont certains de leurs ressortissants sont au nombre de morts ou de blessés graves de contribuer aux coûts de l’enquête technique.

9. Les enquêteurs techniques

Le Bureau des Enquêtes dispose d’enquêteurs à plein temps et de spécialistes auxquels il est fait appel en cas de besoin

9.1 Plan de formation périodique et maintien de compétence

Le Bureau des Enquêtes établit et veille à l’application d’un plan de formation annuel au profit des enquêteurs techniques. Cette formation comprend :

- La participation à un stage périodique (rafraîchissement sur les techniques d’investigations) ;

- La participation à une enquête au moins tous les deux ans.

9.2 Rôle et attributions de l’enquêteur technique

L’enquêteur technique doit notamment :

ī Veiller à lôapplication des dispositions réglementaires nationales et internationales relatives aux enquêtes techniques ;

ī Collecter et protéger les évidences ;

ī Établir, rédiger ou contribuer à la rédaction des rapports préliminaires, finaux ou autre ;

ī Conduire les auditions avec les témoins ;

ī Assurer les investigations en collaboration directe avec lôenquêteur responsable.

9.3 Dossiers des enquêteurs techniques

Un dossier est établi pour chaque enquêteur technique. Ce dossier contient des renseignements sur lôidentité de lôenquêteur, ses coordonnées, sa formation, son expérience professionnelle, sa participation aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves et les différents stages suivis (avec pièces justificatives).

Ces dossiers sont disponibles au Bureau des Enquêtes.

9.4 Secret professionnel

Chaque enquêteur a lôobligation de tenir au secret tous les éléments de lôenquête dont il a connaissance.

10. La Commission dôenquête technique

10.1 Désignation et composition

Conformément au Livre V du code de lôaviation civile, le ministre chargé de lôaviation civile peut désigner une Commission dôenquête.

Le Président de cette Commission, qui agit en qualité dôenquêteur responsable, peut faire appel au concours des meilleurs experts techniques en sôadressant à nôimporte quel organisme.

La Commission d'enquête technique se réunit sur convocation de son Président.

10.2 Attributions de la Commission dôenquête

10.2.1 Rôle du Président de la Commission dôenquête

Le Président de la Commission dôenquête est chargé dôassurer :

ī La conduite de lôenquête ;

ī La désignation des groupes de travail et le choix des chefs de chaque groupe ;

ī Lôorganisation et la coordination des travaux ;

ī La coordination avec les autorités et les organismes concernés ;

ī La transmission de lôinformation aux services et organismes concernés ;

ī La communication des comptes rendus préliminaires, des comptes rendus intérimaires et des recommandations de sécurité ;

ī La communication du projet de rapport final ;

- La communication du rapport final d'enquête.

10.2.2 Rôle des membres de la Commission d'enquête

Les membres de la Commission d'enquête sont tenus de :

- Vérifier que toutes les mesures conservatoires ont été prises ;
- Prendre les mesures de sécurité nécessaires sur le site ;
- Désigner les spécialistes qui seraient utiles à l'enquête ;
- Constater les lacunes en matière de sécurité et proposer des recommandations de sécurité, s'il y a lieu avant la communication du rapport final ;
- Rassembler et centraliser l'information ;
- Définir et coordonner les travaux à venir ;
- Effectuer la synthèse et l'analyse des faits ;
- Préparer le projet du rapport final ;
- Recueillir les remarques et suggestions des parties concernées sur le projet du rapport final ;
- Amender, s'il y a lieu, le projet du rapport final ;
- Établir le rapport final, les comptes rendus préliminaires, les rapports intérimaires et les recommandations de sécurité.

10.3 Organisation du travail de la Commission d'enquête

Le Président de la Commission d'enquête, après avoir reçu la décision de désignation d'une

Commission, convoque tous les membres pour une première réunion qui débattra notamment de l'organisation du travail de la Commission. Groupe de travail peut exécuter la tâche d'un ou de plusieurs groupes.

Les représentants accrédités des autorités étrangères et les experts auxquels la

Commission a eu recours peuvent participer aux délibérations de la Commission à titre consultatif. Toutefois, s'il y a lieu de craindre un danger pour la sûreté intérieur ou extérieur de l'État, la Commission d'enquête technique peut décider de siéger à huis clos ou de limiter le droit d'assistance à la séance.

Au cours d'une enquête, les membres de la Commission ne communiquent aucun élément de l'enquête à des personnes non autorisées ou à d'autres fins que l'enquête.

10.4 Assistance du Bureau des Enquêtes

Le Bureau des Enquêtes assiste la Commission dans les tâches techniques dont voici une liste non exhaustive :

- Le dépouillement des enregistreurs de bord et des enregistreurs au sol ;
- Les transcriptions des communications ;

- Les expertises d'éléments d'aéronefs ;
- Les essais de systèmes d'aéronefs ;
- Les analyses de fluides ;
- Les analyses médicales ;

10.5 Secrétariat de la Commission d'enquête

Le secrétariat de la Commission d'enquête est assuré par un représentant de l'ANAC de l'Aviation Civile. Son nom sera porté sur la décision de désignation des membres de la

Commission. Le secrétariat de la Commission est chargé, en coordination avec le Président de la Commission d'enquête, notamment de :

- Préparer les convocations des membres de la Commission d'Enquête ;
- Préparer les procès-verbaux des réunions ;
- Traiter le courrier ordinaire en relation avec le travail de la Commission ;
- Conserver les documents de l'enquête.

11. Les représentants accrédités, les experts et les conseillers

11.1 Participation des représentants accrédités étrangers et leurs conseillers

Peuvent participer aux travaux de l'enquête technique :

- Les représentants accrédités des États d'immatriculation, de l'exploitant, de construction et de conception ;
- Tout État qui sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts.

L'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant peut nommer un ou plusieurs conseillers proposés par l'exploitant pour seconder son représentant accrédité.

L'État de conception ou l'État de construction ont la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef pour seconder son représentant accrédité.

Lorsque ni l'État d'immatriculation, ni l'État de l'exploitant ne nomme de représentant accrédité, le ministre chargé de l'aviation civile peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête technique, dans le cadre des procédures de l'État Mauritanien.

Lorsque ni l'État de conception, ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, le ministre chargé de l'aviation civile peut inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures de l'État Mauritanien.

11.2 Participation des représentants accrédités Mauritaniens et leurs conseillers

Conformément au Livre V du code de l'aviation civile le ministre chargé de l'aviation civile peut désigner, au cas où un accident ou un incident grave se produit hors du territoire de l'État Mauritanien, à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur de l'aviation civile, un

représentant accrédité qui participera à l'enquête avec la possibilité d'être accompagné d'un ou plusieurs conseillers.

Lorsque l'État qui mène l'enquête sur un accident survenu à un aéronef immatriculé en

Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par le Directeur de l'aviation civile, demande expressément la participation à l'enquête, le ministre chargé de l'aviation civile désigne un représentant accrédité pour participer à cette enquête.

Si la Mauritanie fournit des renseignements, des moyens ou des experts sur demande de l'État qui mène l'enquête, le ministre chargé de l'aviation civile peut désigner un représentant accrédité auprès de cet État pour participer à cette enquête.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut demander à l'État qui mène l'enquête, la désignation d'un expert pour participer à l'enquête lorsque des ressortissants Mauritaniens sont au nombre des morts ou des blessés graves.

11.3 Droits du représentant accrédité

La participation du représentant accrédité et de ses conseillers à l'enquête technique conférera la faculté de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur responsable, et en particulier :

- De visiter le lieu de l'accident ;
- D'examiner l'épave ;
- D'accéder librement à tous les renseignements utiles, le plus tôt possible ;
- De recevoir une copie de tous les documents pertinents ;
- De participer à la lecture des enregistrements ;
- De participer aux activités d'enquête hors du lieu de l'accident, telles que les examens

Des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;

- De participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes et les recommandations de sécurité. Toutefois, s'il y a lieu de craindre un danger pour la sûreté intérieur ou extérieur de l'État, la Commission d'enquête technique peut décider de siéger à huis clos ou de limiter le droit d'assistance à la séance ;
- De faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête.

La participation des États autres que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction peut être limitée aux questions qui ont donné à ces États la faculté de participer à l'enquête.

11.4 Devoirs du représentant accrédité

Le représentant accrédité et ses conseillers doivent :

- fournir à l'enquêteur responsable tous les renseignements pertinents dont ils disposent. Ces renseignements peuvent, en outre, avoir une relation avec :

Å Les installations ou services Mauritaniens qui ont été utilisés ou auraient dû normalement être utilisés par lôaéronef en question avant lôaccident ou lôincident,

Å Tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur lôexploitation de lôaéronef en question ;

ï sôabstenir de divulguer des informations sur le déroulement et les éléments de lôenquête sans le consentement formel de lôenquêteur responsable ;

ï Sôabstenir de rendre public ou de laisser consulter un projet de rapport ou une partie du projet de rapport et tout document obtenu au cours dôune enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de lôenquêteur responsable, à moins que ces rapports ou ces documents nôaient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

Par ailleurs, lorsquôun aéronef immatriculé ou exploité en Mauritanie et impliqué dans lôaccident ou lôincident grave atterrit dans un État autre que lôÉtat dôoccurrence, le Bureau des

Enquêtes peut fournir, à la demande de lôÉtat qui mène lôenquête, les enregistrements provenant des enregistreurs de bord de cet aéronef et, sôil y a lieu, les enregistreurs en cause.

11.5 Droits de lôexpert désigné par un État dont certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves

Lorsquôun État dont certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves demande de participer à lôenquête, le ministre chargé de lôaviation civile peut accéder à une telle demande. Dans ce cas, cet État sera autorisé à désigner un expert qui aura la faculté de :

ï visiter le lieu de lôaccident ;

ï accéder à tous les renseignements utiles ;

ï participé à lôidentification des victimes ;

ï recevoir une copie du rapport final

12. Accident ou incident survenu en dehors du territoire dôun État quelconque

Le ministre chargé de lôaviation civile ordonne lôouverture dôune enquête sur un accident ou un incident grave survenu à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire dôun permis dôexploitation aérienne délivré par le directeur de lôaviation civile , lorsquôil est impossible dôétablir avec certitude que le lieu de cet accident ou incident grave se trouve sur le territoire dôun État quelconque. Le ministre chargé de lôaviation civile peut également déléguer la conduite de cette enquête en totalité ou en partie à un autre État par accord et consentement mutuels.

Le ministre chargé de lôaviation civile peut ordonner lôouverture dôune enquête sur un accident ou un incident grave survenu, en dehors du territoire dôun État quelconque, à un aéronef exploité en Mauritanie et immatriculé dans un État non contractant qui nôa pas lôintention de mener une enquête conformément à lôAnnexe 13.

Le ministre chargé de lôaviation civile peut également déléguer la conduite de cette enquête en totalité ou en partie à un autre État par accord et consentement mutuels

13. Accident ou incident grave survenu dans un État non contractant

Lorsqu’un accident ou un incident grave est survenu à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d’un permis d’exploitation aérienne délivré par le Directeur de l’aviation civile, sur le territoire d’un État non contractant qui n’a pas l’intention de mener une enquête conformément à l’Annexe 13, le ministre chargé de l’aviation civile peut ordonner l’ouverture d’enquête technique en collaboration avec l’État d’occurrence ou, s’il ne peut s’assurer de la collaboration de ce dernier, ordonne l’ouverture de l’enquête d’après les renseignements disponibles**.**

14. Notification des accidents et des incidents

Forme et contenu de la notification

La notification sera rédigée en langage clair et comprendra tous les renseignements ci-après qui pourraient être immédiatement obtenus, mais l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets:

a) Abréviation d'identification ACCID, pour un accident et INCID, pour un incident grave;
b) Constructeur, Type, modèle, marques de nationalité d'immatriculation de l'aéronef;
c) Nom du propriétaire et, le cas échéant, noms de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef
d) Nom du Commandant de Bord;
e) Date et heure (GMT) de l'accident;
f) Dernier point de départ et point d'atterrissage prévu;
g) Position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude;
h) Nombre des membres d'équipage et passagers à bord tués et grièvement blessés, autres tués et grièvement blessés;
i) Nature de l'accident et étendue des dommages causés à l'aéronef dans la mesure où elle est connue;
j) Caractéristiques physiques de la zone de l'accident;
k) Indication de la mesure dans laquelle les Autorité Mauritaniennes mèneront l'enquête ou se proposent de déléguer leur pouvoir pour la conduite de cette enquête. Cette rubrique sera insérée dans la notification adressée aux destinataires visés en (b) de l'Article précédent, sur la base d'instruction données par le Ministre des Transports ;
l) Identification du service émetteur

15. Notification à l’échelle nationale

15.1 Envoi de la notification

a) Une notification sera adressée dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles aux autorités suivantes:

- Le Ministre des Transports ;

- Le Directeur de l'Aviation Civile;

- L'Autorité Judiciaire dans le ressort de laquelle l’accident s’est produit.

Cette obligation incombe au Commandant de Bord ou à un membre de l'équipage ou, à défaut, soit au Commandant de l'Aérodrome le plus proche du lieu d'occurrence, soit l'Autorité locale, Civile ou Militaire du lieu d’occurrence.

b) La même notification sera adressée dans les mêmes conditions qu'en a) ci-dessus, par la personne chargée de mener l'enquête de première information à l'un ou plusieurs des destinataires étrangers ci-après, suivant le cas:

1) l'État d'immatriculation;

2) l'État constructeur;

3) l'État de l'exploitant.

4) l’OACI, si la masse maximale de l’aéronef en cause est supérieur à 2250 kg

15.2 Procédure d’envoi d’une notification à l’étranger

Une notification sur un accident ou un incident grave survenu à :

- Un aéronef civil sur le territoire de l’État Mauritanien ; ou

- Un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d’un permis d’exploitation aérienne délivré par le directeur de l’aviation civile:

i. dans un État non contractant ; ou

ii. en dehors du territoire d’un État quelconque, ou

iii. lorsque l’État d’occurrence n’est pas au courant de l’incident ou l’accident, est adressée par le Bureau des Enquêtes, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, aux autorités chargées des enquêtes sur les accidents et les incidents de :

a. L'État d'immatriculation ou de l’État d’occurrence selon le cas ;

b. L'État de l'exploitant ;

c. L'État de conception ;

d. L'État de construction ;

e. L’État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ; ainsi qu’à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, si la masse maximale de l'aéronef en cause est supérieure à 2250 kg.

Les renseignements non fournis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles seront communiqués aux destinataires ci-dessus indiqués dès qu’ils seront disponibles.

La notification est rédigée en langage clair en arabe, en français ou en anglais compte tenu de la langue du ou des destinataires.

15.3 Procédure de traitement d’une notification reçue de l’étranger

Dès la réception d’une notification d’accident ou d’incident grave survenu à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d’un permis d’exploitation aérienne délivré par le la direction de l’aviation civile, le Bureau des Enquêtes :

- accuse réception de cette notification par la meilleure des voies disponibles ;

ī fournit à l'État d'occurrence et à l'État d'immatriculation dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;

ī fournit à l'État d'occurrence tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite concernés par l'accident ou l'incident grave et des passagers se trouvant à bord.

Dans le cas de désignation d'un représentant accrédité, le Bureau des Enquêtes fournit à l'État d'occurrence le nom et les coordonnées du représentant accrédité et de ses conseillers.

En dehors des heures de bureau, les contrôleurs du trafic aérien affectés à l'aéroport de

Nouakchott reçoivent, informent et envoient immédiatement la notification reçue, à la

Direction Générale de l'Aviation Civile et à l'enquêteur de permanence.

16. Planification des différents types d'enquêtes

16.1 Enquête technique menée par une Commission d'enquête sur un accident ou un incident grave survenu à un aéronef en Mauritanie

Le présent paragraphe renseigne l'enquêteur responsable sur la marche à suivre pour mener une enquête technique sur un accident majeur ou un incident grave important survenu à un aéronef en Mauritanie

Phases	**Actions**
1	Ouverture de l'enquête technique (voir 15.1 du présent RTA)
2	Déclenchement de l'enquête technique (voir 15.2 du présent RTA)
3	Envoi de la notification, dans les plus brefs délais, aux autorités étrangères concernées et à l'OACI lorsque la masse maximale de l'aéronef accidenté ou objet de l'incident grave, dépasse 2250 kg (Voir le modèle de la notification voir 14)
4	Désignation, par l'enquêteur responsable, des groupes et des Chefs de groupes d'investigation (seulement pour les accidents) : Des groupes et des Chefs de groupes d'investigation sont désignés dans les domaines suivants : exploitation technique, maintenance et documentation de l'aéronef, relevé du site, survie/sécurité et cabine, facteurs humains, structures, systèmes, moteurs, enregistreurs de bord, météorologie et services de la circulation aérienne/aéroports ; L'enquêteur responsable définit pour chaque groupe les grandes lignes à

	suivre durant lôinvestigation ; Les chefs de groupes définissent la liste des tâches à accomplir par leur groupe respectif et les dates dôachèvement prévu pour chaque tâche ; Des réunions quotidiennes des chefs de groupes sont tenues sur lôavancement des travaux.
5	Premières mesures sur le lieu de lôaccident ou lôincident grave
6	Investigations techniques
7	Si un compte rendu de données dôaccident nôa pas été envoyé, un compte rendu préliminaire sur un accident pour les aéronefs de masse maximale supérieur à 2250 kg est élaboré et envoyé à : ï lôÉtat dôimmatriculation ou à lôÉtat dôoccurrence selon le cas ; ï lôÉtat de lôexploitant ; ï lôÉtat de conception ; ï lôÉtat de construction ; ï tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens Importants ou des experts ï lôOACI pour les aéronefs de plus de 2250 kg. Le compte rendu préliminaire est envoyé par télécopieur ou par courrier électronique dans les 30 jours qui suivent la date de lôaccident.
8	Élaboration du projet du rapport factuel (Renseignements de base) : des réunions périodiques de la Commission dôenquête sont organisées, par lôenquêteur responsable, afin de valider les parties achevées du projet du rapport factuel.
9	Élaboration de la partie « Analyse » du projet de rapport final : des réunions périodiques de la Commission dôenquête sont organisées, par lôenquêteur responsable, afin de valider les parties achevées de lôanalyse
10	Élaboration et validation, par la Commission dôenquête, des conclusions et des recommandations de sécurité.
11	Envoi du projet de rapport final, aux parties nationales concernées pour

	observations (Exploitant, etc.). Ces parties disposent d’un délai de 10 jours pour envoyer leurs observations sur le projet de rapport final.
12	Examen des observations reçues des parties nationales concernées.
13	Envoi du projet de rapport final aux États concernés pour observations. Ces États disposent d’un délai de 60 jours qui suivent la date de la première lettre d’accompagnement pour envoyer leurs observations sur le projet de rapport final.
14	Les observations reçues de ces États dans un délai de 60 jours sont discutées par la Commission d’enquête. A l’issue de ses discussions, la Commission d’enquête amendera le projet de rapport final de façon à y inclure des observations reçues ou présentera ces observations en annexe au rapport si l’État qui a formulé les observations le souhaite.
15	Communication du rapport final au ministre chargé de l’aviation civile pour approbation et ce après examen des observations reçues des États concernés.
16	Communication du rapport final aux autorités nationales et internationales concernées ainsi qu’à l’OACI lorsque la masse maximale de l’aéronef accidenté est supérieur à 5700 kg.
17	Envoi d’un compte rendu de données d’accident (ADREP) à l’OACI lorsque la masse maximale de l’aéronef accidenté est supérieur à 2250 kg.
18	Envoi d’un compte rendu de données d’incident (ADREP) à l’OACI lorsque la masse maximale de l’aéronef objet de l’incident grave est supérieur à 5700 kg.

Si les travaux de la Commission d’enquête ne sont pas terminés dans un délai de 12 mois, un rapport intérimaire est envoyé aux États concernés.

16.2 Enquête technique menée par le Bureau des Enquêtes sur un accident, un incident grave ou un incident survenu à un aéronef en Mauritanie

L'enquête est menée par un enquêteur responsable avec éventuellement l'assistance d'un ou plusieurs spécialistes qualifiés dans un domaine particulier.

Phases	Actions
1	Ouverture de l'enquête (voir 15.1 du présent RTA)
2	Déclenchement de l'enquête technique(voir 15.2 du présent RTA) .
3	Envoi de la notification, dans les plus brefs délais, aux autorités étrangères concernées et à l'OACI lorsque la masse maximale de l'aéronef accidenté ou objet de l'incident grave, dépasse 2250kg
4	Premières mesures à accomplir sur le lieu de l'accident ou l'incident par le Bureau des Enquêtes.
5	Investigations techniques
6	Si un compte rendu de données d'accident n'a pas été envoyé, un compte rendu préliminaire sur un accident pour les aéronefs de masse maximale supérieur à 2250 kg est élaboré et envoyé à : ï l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence selon le cas ; ï l'État de l'exploitant ; ï l'État de conception ; ï l'État de construction ; ï tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens Importants ou des experts ; ï l'OACI pour les aéronefs de plus de 2250 kg. Le compte rendu préliminaire est envoyé par télécopieur ou par courrier électronique dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident
7	Élaboration et validation, du projet du rapport factuel (Renseignements de base) par le Chef du Bureau des Enquêtes.

8	Élaboration et validation de la partie « Analyse » du projet de rapport final par le Chef du Bureau des Enquêtes.
9	Élaboration et validation, par le Chef du Bureau des Enquêtes, des conclusions et des recommandations de sécurité.
10	Envoi du projet de rapport final, aux parties nationales concernées pour observations (Exploitant, etc.). Ces parties disposent dôun délai de 10 jours pour envoyer leurs observations sur le projet de rapport final.
11	Examen des observations reçues des parties nationales concernées
12	Envoi du projet de rapport final aux États concernés pour observations. Ces États disposent dôun délai de 60 jours qui suivent la date de la première lettre dôaccompagnement pour envoyer leurs observations sur le projet de rapport final.
13	Les observations reçues de ces États dans un délai de 60 jours sont discutées au Bureau des Enquêtes. A lôissue de ses discussions, lôenquêteur responsable, amendera le projet de rapport final de façon à y inclure des observations reçues où présentera ces observations en annexe au rapport si lôÉtat qui a formulé les observations le souhaite.
14	Communication du rapport final au ministre chargé de lôaviation civile pour approbation après examen des observations reçues des États concernés.
15	Communication du rapport final aux autorités nationales et internationales concernées ainsi quôà lôOACI lorsque la masse maximale de lôaéronef accidenté est supérieur à 5700 kg.
16	Envoi dôun compte rendu de données dôaccident (ADREP) à lôOACI lorsque la masse maximale de lôaéronef accidenté est supérieur à 2250 kg.
17	Envoi dôun compte rendu de données dôincident (ADREP) à lôOACI lorsque la masse maximale de lôaéronef objet de lôincident grave est supérieur à 5700 kg.

Si les travaux du Bureau des Enquêtes ne sont pas terminés dans un délai de 12 mois, un rapport intérimaire est envoyé aux États concernés.

17. Rapports et comptes-rendus dôenquête

Toute enquête sur un accident ou un incident doit faire lôobjet dôun rapport sous une forme appropriée.

17.1 Le compte rendu préliminaire

Livre V code de lôaviation civile fixant les procédures de lôenquête technique sur les accidents et les incidents dôaéronefs, stipulent respectivement ce qui suit :

1. Lorsque lôÉtat Mauritanien mène lôenquête technique sur un accident survenu à un aéronef dôune masse supérieure à 2250 kg, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le

Bureau des Enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de lôaccident à :

a. L'État dôimmatriculation ou à lôÉtat dôoccurrence, selon le cas ;

b. L'État de l'exploitant ;

c. L'État de conception ;

d. L'État de construction ;

E. Tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;

f. LôOrganisation de lôAviation Civile Internationale.

A moins que le compte rendu de données dôaccident nôait été envoyé avant lôexpiration des trente jours susmentionnés.

2. Lorsque lôÉtat Mauritanien mène lôenquête technique sur un accident survenu à un aéronef dôune masse de 2250 kg ou moins et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de lôintérêt pour dôautres États, un compte rendu préliminaire est envoyé, par le Bureau des Enquêtes et dans les trente jours qui suivent la date de lôaccident à :

a. L'État dôimmatriculation ou à lôÉtat dôoccurrence, selon le cas;

b. LôÉtat de l'exploitant;

c. L'État de conception;

d. L'État de construction;

E. Tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

17.2 Le projet du rapport final

Conformément au Livre V code de lôaviation civile, le projet de rapport final de lôenquête technique est adressé à État qui a ouvert lôenquête et à tous les États qui y ont participé en les invitant à présenter toutes observations dignes dôintérêt quôils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à lôappui dans un délai de soixante jours qui suivent la date de la première lettre de transmission.

Le projet de rapport final sera envoyé, pour observations, aux États suivants :

a. État d'immatriculation,

b. État de l'exploitant,

c. État de conception,

d. État de construction.

Si les États ont fait parvenir leurs observations dans le délai cité dans le paragraphe premier du présent RTA, le projet de rapport final sera amendé de façon à y inclure la teneur des observations reçues ou si État qui a formulé les observations le souhaite, présentera ces observations en annexe au rapport.

Les enquêteurs s'abstiendront de communiquer, de rendre public un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'enquêteur responsable ou de l'État qui a mené l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ces derniers.

17.3 Le rapport final

Conformément au Livre V du code de l'aviation civile le rapport final de l'enquête technique est adressé aux autorités nationales concernées et, le cas échéant, aux États suivants :

a. État d'immatriculation,

b. État de l'exploitant,

c. État de conception,

d. État de construction,

e. Tout État dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves,

f. Tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

Pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le rapport final d'enquête technique sur un accident ou un incident grave sera adressé à l'organisation de l'aviation civile internationale.

En plus des dispositions prévues dans Livre V du code de l'aviation civile, le rapport final est envoyé à l'État qui a ouvert l'enquête.

Le modèle de présentation du rapport final est celui qui figure en appendice de l'annexe 13 à la convention internationale de l'aviation civile. Il peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident.

17.4 Le rapport intérimaire

Si le rapport final n'est pas communiqué dans un délai de 12 mois qui suivent la date d'occurrence, un rapport intérimaire est communiqué aux destinataires du rapport final prévus par le paragraphe 15 du présent RTA 13 et dans la mesure du possible à chaque date d'anniversaire de l'occurrence détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auraient été soulevées.

17.5 Le compte rendu de données dôaccident/incident (ADREP)

En plus des dispositions prévues dans livre V du code de ôaviation portant sur la protection des données à caractère personnel, les renseignements pertinents, autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données dôaccident, peuvent être communiqués aux États qui en font la demande.

18. Les recommandations de sécurité

Les dispositions prévues dans Livre V du code de lôaviation civile fixant les enquêtes technique sur les accidents et les incidents dôaéronefs, définissent les règles à suivre en matière de recommandations de sécurité, Les recommandations de sécurité représentent la finalité principale de toute enquête technique suite à lôoccurrence dôincidents ou dôaccidents. Elles constituent le lien entre la détermination des circonstances expliquant lôoccurrence de lôévénement et les efforts à consentir pour éviter sa reproduction.

18.1 Élaboration

Les recommandations de sécurité sont élaborées avec le plus grand soin. De la qualité de leur rédaction dépend lôefficacité de lôaction corrective qui sera mise en place et par suite la réussite de la démarche préventive.

Les recommandations de sécurité sont établies en toute indépendance, à lôabri de toute influence et sans aucune considération de nature économique ou de faisabilité.

18.2 Communication

Les recommandations de sécurité sont transmises aux destinataires concernés. Lôobjectif étant de garantir la réception par les destinataires du contenu des recommandations dans les délais les plus courts.

18.3 Suivi

Dans le cas dôune mise en î uvre dôune recommandation de sécurité par le destinataire, ce dernier est invité à fournir les preuves de lôimplémentation dans un délai maximum de six mois à compter de la date de la première lettre dôaccompagnement. Ces preuves sont fonction de la nature de la recommandation de sécurité et peuvent prendre des formes diverses : Note dôinformation, Note de sensibilisation, nouvelle procédure, amendement du RTA13, modification technique dôun équipement, etc.

Le Bureau des Enquêtes acceptera de la part du destinataire, dans le cas dôun délai nécessaire de mise en î uvre de la recommandation de sécurité, un planning de mise en î uvre quôil est tenu de superviser et contrôler lôexécution à travers ses dates cibles.

Même après la mise en î uvre, la Direction Générale de lôAviation Civile suivra lôeffectivité de lôapplication des recommandations de sécurité en mettant en oeuvre le moyen le plus judicieux : Audit, contrôle, inspection, etc.

18.4 Recommandations de sécurité adressées par dôautres États

Le Bureau des Enquêtes informera lôÉtat qui a adressé des recommandations de sécurité à la Direction Générale de lôAviation Civile, des mesures prises ou à prendre par les services et les exploitants concernés ou, le cas échéant, des raisons pour lesquelles ces recommandations nôont pas été prises en considération.

19. Système de base de données

19.1 Les bases de données sur les accidents et les incidents

Les bases de données adoptées par le Bureau des Enquêtes, les exploitants des aéronefs et des aéroports et des fournisseurs de services de la circulation aérienne sont des bases de données ECCAIRS.

Ces bases de données doivent faciliter l’échange de renseignements relatifs à la sécurité entre tous les usagers du système aéronautique et faciliter la collecte de renseignements obtenus sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité. Celles-ci sont communiquées par les exploitants des aéronefs et des aéroports et des fournisseurs de services de la circulation aérienne.

Le Bureau des Enquêtes analysera les renseignements contenus dans la base de données afin de déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaire.

Si en analysant les renseignements contenus dans les bases de données, le Bureau des

Enquêtes trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d’autres États, il est tenu de les communiquer dès que possible à ces États.

20. Renseignements à fournir aux familles des victimes

Les renseignements à fournir aux familles des victimes de l’accident survenu :

a. Soit en Mauritanie, à un aéronef étranger ou à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d’un permis d’exploitation aérienne délivré par le directeur de l’aviation civile;

b. Soit à l’étranger, à un aéronef immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant titulaire d’un permis d’exploitation aérienne délivré par le ministre chargé de l’aviation civile , sont communiqués par :

- le ministre chargé de l’aviation civile ; ou

- son représentant ; ou

- toute personne ou groupe de personnes chargés par le ministre chargé de l’aviation civile à cet effet.

21. Informations des Services de Sûreté en aviation dans les États concernés

Conformément au Livre V du code de l’aviation civile si au cours d’une enquête technique, on apprend ou on présume qu’il y a eu acte d’intervention illicite, l’enquêteur responsable doit prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour que les services compétents en matière de sûreté de l’aviation civile relevant du ministère chargé de l’aviation civile, soient informés.

Les services de la sûreté en aviation du ministère chargé de l’aviation civile prendront immédiatement les dispositions nécessaires pour informer les autorités chargées de la sûreté en aviation dans les États concernés.

22. Coopération avec les autorités étrangères

Pour pallier lôinsuffisance des moyens dôinvestigations techniques, des accords de coopération sont prévus avec les homologues des pays possédant une grande expérience dans le domaine des enquêtes techniques.

Un accord de coopération existe déjà avec le BEA (Bureau dôEnquêtes et dôAnalyses pour la sécurité de lôaviation civile- France). Il est matérialisé par le document intitulé « Arrangement

Administratif de Coopération Technique relatif aux enquêtes sur les accidents et les incidents dans lôaviation civile ».

Cet accord de coopération prévoit notamment :

ï Lôassistance technico-opérationnelle du BEA pour les enquêtes techniques de la compétence de la Direction Générale de lôAviation Civile. Cette assistance permet essentiellement le développement et la lecture des enregistrements CVR et FDR.

ï La participation du BEA à la formation des agents de lôANAC susceptibles dôêtre appelés à faire des enquêtes techniques, et à lôévaluation régulière des moyens relatifs à lôenquête technique en Mauritanie

23. Conservation et archivage

Les rapports dôenquêtes sur les incidents et les accidents dôaéronefs, sont conservés en toute sécurité au Bureau des Enquêtes sur papier et sur support électronique.

Les documents qui ont servi à leur élaboration sont conservés pour une période de trois années.

Annexe 1

LISTE DôEXEMPLES DôINCIDENTS GRAVES

Lôexpression «incident grave» est définie comme suit:

Incident grave. Incident dont les circonstances indiquent quôun accident a failli se produire.

Les incidents énumérés sont des exemples typiques dôincidents susceptibles dôêtre des incidents graves. Cette liste nôest pas exhaustive et nôest donnée quôà titre indicatif en rapport avec la définition de lôexpression «incident grave».

(a) Quasi-collisions ayant exigé une manî uvre dôévitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action dôévitement aurait été appropriée.

(b) Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.

(c) Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre.

(d) Décollages dôune piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles.

(e) Atterrissages ou tentatives dôatterrissage sur une piste fermée ou non libre.

(f) Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.

(g) Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen dôagents extincteurs.

(h) Événements qui ont exigé lôutilisation dôoxygène de secours par lôéquipage de conduite.

(i) Défaillances structurelles dôaéronef ou désintégrations de moteurs non classées comme accident.

(j) Pannes multiples dôun ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de lôaéronef.

(k) Cas dôincapacité dôun membre dôéquipage de conduite en cours de vol.

(l) Quantité de carburant qui exige du pilote quôil déclare une urgence.

(m) Incidents au décollage ou à lôatterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

(n) Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de lôenveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de lôaéronef.

(o) Pannes de plus dôun système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

ANNEXE 2

Liste des incidents d'aviation civile concernant un aéronef à turbomoteur ou un aéronef inscrit sur la liste de flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat technique d'exploitation.

I- Opérations en vol :

1**. Exploitation de l'aéronef** :

a)- Collision et risque de collision :

- Collision non classée comme un accident ou quasi – collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
- Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision

b)- Incident au décollage ou à l'atterrissage, notamment :

- Atterrissage forcé ou de précaution ;
- Prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;
- Sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage ou atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;
- Incursion sur piste ;

c)- Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors de décollage, de remise des gaz ou de la montée initiale ;

d)- Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e)- Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f)- Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g)- Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple l'alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibration du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle – ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque ;

h)- mauvaise interprétation ou incompréhension de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite **2)-Situation d'urgence** :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou l'application des procédures prescrites en cas d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3)- Autres situations :

Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

II- Eléments techniques de l'aéronef :

1- Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.
2- Anomalie des commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie des volets, des becs, etc...

III- Entretien et réparations de l'aéronef :

Tout dommage ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc ...), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnées à

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation du constructeur), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

IV- Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol.

1. transmission, réception ou interprétation incorrecte de message de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
2. encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
3. écart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui ;
4. chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
5. fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc...

ANNEXE 3

Liste des incidents dôaviation civile concernant un aéronef qui nôest pas inscrit sur la liste de la flotte dôun exploitant titulaire dôun certificat technique dôexploitation et qui nôest pas équipé dôun turbomoteur

- Une quasi ï collision ayant exigé une manî uvre dôévénement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse ;
- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir dôune telle piste avec très faible marge par rapport aux obstacles.
- Un atterrissage ou une tentative dôatterrissage sur une piste fermée ou occupée.
- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors de décollage ou de la montée initiale.
- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si lôincendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- Tout événement qui a exigé lôutilisation des réserves dôoxygène de secours par lôéquipage de conduite.
- Une défaillance structurelle de lôaéronef ou une désintégration de moteur qui nôest pas classée comme accident.
- Des pannes multiples dôun ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de lôaéronef.
- Tous cas dôincapacité dôun membre de lôéquipage de conduite en vol.
- Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote quôil déclare une urgence.
- Des incidents au décollage ou à lôatterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop court, dépassement de piste ou sortie de piste.
- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de lôenveloppe de vol approuvée ou dôautres occurrences qui pourraient rendre difficile le contrôle de lôaéronef. Toute perte de contrôle, quelle quôen soit la cause.

Une panne de plus dôun système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.

Annexe 4

Définitions :

Dans la présente circulaire, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Collision en vol : Événement au cours duquel un aéronef en vol entre en contact direct avec un autre aéronef ou objet volant.

Collision au sol entre aéronefs : Contact direct au sol entre deux aéronefs (Cette catégorie inclut également les collisions où un seul des aéronefs se trouve au sol).

Impact sans perte de contrôle CFIT: Accident dans lequel l'aéronef, dont l'équipage à la maîtrise, est dirigé contre le relief (ou l'eau) sans que cet équipage ait eu au préalable conscience de l'imminence de l'accident.

Accident : un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

1) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef ; ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

2) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et
- qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

Sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

3) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave: un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire (l'annexe contient une liste d'exemples d'incidents graves) ;

Incursion sur piste : Toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet.

Non-respect des minima de séparation : Situation dans laquelle les minima de séparation prescrits n'ont pas été maintenus entre aéronefs.

Non-respect par l'aéronef des procédures de gestion du trafic aérien publiées applicables : Événement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux procédures de la circulation aérienne publiées applicables (Exemples : non-respect des SID et STAR publiés ; réglage incorrect de l'altimètre etc.).

Quasi-collision : collision évitée par hasard ou grâce à une manî uvre d'évitement

Prestataire de services de navigation aérienne: organisation compétente et mandatée pour fournir des services relatifs à la gestion du trafic aérien.

Exploitant: une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs





